

**Baumaßnahme: Fuhlsbüttler Straße 101 –
Erschließung**

Erläuterungsbericht zur Kenntnisnahmeverschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	3
2	Vorhandener Zustand.....	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Gegenwärtiger Zustand	3
2.2.1	Querschnitte.....	4
2.2.2	Lichtsignalanlagen	4
2.2.3	Fußgänger- und Radverkehr	4
2.2.4	Barrierefreiheit	5
2.2.5	Öffentliche Beleuchtung	5
2.2.6	Oberflächenentwässerung	5
2.2.7	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	5
2.2.8	Ruhender Verkehr.....	5
2.2.9	Wegweisende Beschilderung/Ausstattung	5
2.2.10	Straßenbegleitgrün.....	6
2.2.11	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	6
3	Geplanter Zustand.....	6
3.1	Planungsansatz, Allgemeines	6
3.2	Einzelheiten der Planung	7
3.2.1	Allgemeines	7
3.2.2	Lichtsignalanlagen	8
3.2.3	Fußgänger- und Radverkehr	8
3.2.4	Barrierefreiheit	8
3.2.5	Öffentliche Beleuchtung	9
3.2.6	Oberflächenentwässerung	9
3.2.7	Öffentlicher Personennahverkehr.....	9
3.2.8	Ruhender Verkehr.....	9
3.2.9	Wegweisende Beschilderung/Ausstattung	9
3.2.10	Straßenbegleitgrün.....	10
3.2.11	Kampfmittel.....	10

4	Verträglichkeit mit anderen Planungen	10
5	Planungsrechtliche Grundlagen.....	10
6	Umsetzung der Planung	10
6.1	Grunderwerb.....	10
6.2	Kosten und Finanzierung / Wirtschaftlichkeit.....	10
6.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	11
7	Terminierung der Planung und Bauausführung	11

1 Anlass der Planung

Auf dem ehemaligen Hertie-Areal in Hamburg Barmbek errichtet [REDACTED] [REDACTED] aktuell ein neues Büro- und Geschäftshaus mit Einzelhandel, Hotel-, Gastronomie- und Praxisnutzung. Im Zuge dieses Hochbauvorhabens werden Umbaumaßnahmen im öffentlichen Grund erforderlich.

Das Plangebiet liegt im Sanierungsgebiet „Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße“.

Die im Zuge des Erneuerungskonzeptes entwickelten Leitdetails, wie Pflastermaterial und Pflasterverlegung, sollen bei der Anpassung der Nebenflächen rund um den Neubau berücksichtigt werden.

Mit Blick auf mögliche Synergieeffekte wird die FHH auch den Eckbereich Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße (vor den Bestandsgebäuden) umgestalten. Diese Maßnahme ist jedoch nicht erschließungsrelevant.

Die Erneuerung der Nebenflächen schließt an den nördlichen Umbau der Fuhlsbüttler Straße an und bildet gemeinsam mit der in 2017 erfolgten Umgestaltung der Piazzetta Ralph-Giordano sowie dem bereits fertiggestellten Teil der Massaquoipassage den Lückenschluss zum Bahnhof Barmbek.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Planungsbereich befindet sich im Bezirksamtbereich Hamburg-Nord im Stadtteil Barmbek. Im Norden befindet sich die Drosselstraße, im Osten die Fuhlsbüttler Straße und die Krüsistraße im Süden. Die Fuhlsbüttler Straße sowie die Drosselstraße gehören zum Hamburger Hauptverkehrsstraßennetz. Die Krüsistraße ist eine Anliegerstraße, auf deren Südseite sich der U/S-sowie Bus-Bahnhof Barmbek befindet.

An der Fuhlsbüttler Straße sowie an der Drosselstraße befinden sich zahlreiche Geschäfte des Einzelhandels und der Gastronomie. Auf der Nordseite beginnt die neu gestaltete Fuhlsbüttler Straße. An der Ecke Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße bleiben direkt an das Bauvorhaben anschließend, mehrgeschossige Gebäude mit Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss erhalten.

2.2 Gegenwärtiger Zustand

Der Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße/Pestalozzistraße ist als Kreisverkehr ausgebildet. In allen Knotenarmen sind Fußgängerüberwege angeordnet. Die Fuhlsbüttler Straße ist eine Einbahnstraße in Fahrrichtung Norden. Nördlich des Kreisverkehrs weitet sich die Fahrbahn von einem auf drei Fahrstreifen auf. Zwischen dem Geradeausverkehr und dem Rechtsabbieger ist ein Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. An der LSA Fuhlsbüttler Straße/Drosselstraße sind alle Fahrbeziehungen möglich.

Auf der Westseite des Bauvorhabens verbindet eine Fußgängerpassage, die Massaquoipassage, den Bahnhof Barmbek bzw. die Krüsistraße mit der Drosselstraße.

2.2.1 Querschnitte

Die Nebenflächen der Fuhlsbüttler Straße in Höhe Haus Nr. 101 weisen im Bestand auf der westlichen Straßenseite den folgenden Querschnitt auf:

Gehweg mit Betonplatten	ca. 3,70 m
Begrenzungsstreifen aus Noppenplatten aus Beton	ca. 0,25 m
Radweg mit Betonsteinpflaster (rot)	ca. 1,65 m
Sicherheitsstreifen	ca. 1,15 m
<u>Längsparkstreifen</u>	<u>ca. 2,20 m</u>
Gesamt	ca. 8,95 m

Die Nebenflächen der bereits umgebauten Piazzetta auf der östlichen Straßenseite der Fuhlsbüttler Straße sind mit Hochbordsteinen aus Granit eingefasst.

Krüsistraße

Derzeit werden die Nebenflächen auf der Nordseite der Krüsistraße für Baustelleneinrichtung genutzt. Im ursprünglichen Zustand haben sie eine durchschnittliche Breite von 1,65 m aufgewiesen.

Drosselstraße

Die südlichen Nebenflächen der Drosselstraße wurden bereits im Rahmen des Bauvorhabens der Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) bis westlich an die Massaquoipassage mit einem sandbeigem Betonsteinpflaster befestigt. Die Breite des Gehwegs beträgt durchschnittlich mehr als 3,00 m. Im Bereich der angeordneten allgemeinen Lieferzone reduziert sich die Breite auf das Maß von 2,08 – 2,75 m.

2.2.2 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/Drosselstraße wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Im Planungsabschnitt liegen keine weiteren Lichtsignalanlagen vor.

2.2.3 Fußgänger- und Radverkehr

In Nord-Süd Richtung der Fuhlsbüttler Straße befindet sich auf der westlichen Nebenfläche ein baulicher Radweg, der in Höhe des Kreisverkehrs Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße auf die Fahrbahn abgeleitet wird. In Gegenrichtung ist ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorhanden. Die Radwegbenutzungspflicht ist in der Fuhlsbüttler Straße aufgehoben.

Für Fußgänger steht auf beiden Seiten der Fuhlsbüttler Straße ein Gehweg zur Verfügung. Der im Plangebiet vorhandene Gehweg hat eine Breite zwischen 3,50 und 4,0 m.

In der Drosselstraße wird in Fahrtrichtung Ost der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Der Gehweg in der Drosselstraße hat eine Breite von rd. 6,5 m.

In der Krüsistraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Der Gehweg auf der Nordseite der Krüsistraße hat eine Breite von ca. 1,65 m. Vor der Apotheke am Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße weitet sich die Straßenverkehrsfläche bis zum Bestandsgebäude platzartig auf.

Die Fußgängerzone der Massaquoipassage hat im Ausbauzustand eine Gesamtbreite von rd. 13,20 m.

2.2.4 Barrierefreiheit

Im Plangebiet sind Einrichtungen zur Barrierefreiheit in Form von taktilen Bodenindikatoren an den Querungsstellen sowie ein Begrenzungsstreifen zwischen Geh- und Radweg in der Fuhlsbüttler Straße teilweise vorhanden.

Am Kreisverkehr Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße/Pestalozzistraße sind Fußgängerüberwege an den Knotenarmen angeordnet.

2.2.5 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung in der Fuhlsbüttler Straße befindet sich in Form von Peitschenmasten am westlichen Fahrbahnrand und in der Krüsistraße am nördlichen Fahrbahnrand im Abstand von ca. 40 m.

2.2.6 Oberflächenentwässerung

In der Fuhlsbüttler Straße und in der Krüsistraße erfolgt die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen über den vorhandenen Wasserlauf mit Straßenabläufen und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel.

2.2.7 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Bahnhof Barmbek ist eine zentrale Umsteigehaltestelle zwischen Bus und Bahn.

Am Bahnhof Barmbek verkehren die S- und U-Bahnlinien S1, S11 sowie U3. Die S-Bahn hat eine direkte Anbindung an den Flughafen Fuhlsbüttel.

Die Bushaltestellen werden von folgenden Linien bedient: 7, 23, 166, 171, 172, 173, 177, 213, 261, 277, 600, 607, 617. Die Linien verkehren zum Teil im 5 Minuten-Takt (Hauptverkehrszeiten). In der Krüsistraße befinden sich im Planungsabschnitt auf der Südseite Busbuchten.

Der ZOB Barmbek wurde in den letzten Jahren bereits umgestaltet und entsprechend den aktuellen Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs unmittelbar nördlich und südlich des Bahnhofes Barmbek neu strukturiert.

Ergänzt wird dieses Angebot durch eine Taxen-Anlage, die sich auf der Südseite des Bahnhofs am Wiesendamm befindet.

2.2.8 Ruhender Verkehr

Im Planungsgebiet der Fuhlsbüttler Straße ist auf der westlichen Straßenseite der Fuhlsbüttler Straße ein Parkstreifen mit 4 Parkständen vorhanden. Südlich des Parkstreifens ist ein barrierefreier Parkstand vorhanden.

2.2.9 Wegweisende Beschilderung/Ausstattung

Es befinden sich zwei Litfaßsäulen im Planungsbereich. Eine ist in der südwestlichen Nebenfläche des Knotenpunktbereiches Drosselstraße/Fuhlsbüttler Straße vorhanden, eine weitere befindet sich in der Nebenfläche auf der Nordwestseite im Knotenpunktbereich Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße. Hier ist auch ein Stromkasten ■

untergebracht. Die Fläche zwischen der Litfaßsäule und dem Stromkasten ist mit Großpflaster befestigt.

In den Grünflächen der Fuhlsbüttler Straße sowie im Bereich des Kreisverkehrs sind Eichenspaltpfähle gegen ein widerrechtliches Überfahren bzw. Parken gesetzt.

Zwischen den beiden südlichen Grünflächen befinden sich 4 Fahrradanklehnbügel. Weitere 12 Fahrradstellplätze in Form von Vorderradhaltern sind im Bereich der zu überplanenden Platzfläche vor der Apotheke angeordnet.

Die Platzfläche im Knotenpunktbereich Krüsisstraße/Fuhlsbüttler Straße ist aufgrund eines Höhenversprungs mit einer Winkelstützwand eingefasst und mit Platten aus Beton befestigt. In die Fläche integriert, befinden sich in einer Aussparung östlich der mittig vorhandenen Stufen zwei private Müll-Containerboxen. Diese sind mit einer kleinen, mit Buschwerk bepflanzten Grünfläche umgrenzt.

2.2.10 Straßenbegleitgrün

In der Fuhlsbüttler Straße ist nördlich der Längsparkstände eine Grüninsel vorhanden, dessen Straßenbaum im Zuge der Hochbaumaßnahme gefällt wurde. Südlich des barrierefreien Parkstandes, befinden sich zwei Grünflächen mit Baumbestand, die direkt an den Radweg angrenzen. Eine weitere Grünfläche mit Baumbestand befindet sich unmittelbar im Eckbereich am vorhandenen Kreisverkehr Fuhlsbüttler Straße/Krüsisstraße/Pestalozzistraße zwischen der vorhandenen Radwegableitung in der Fuhlsbüttler Straße und dem Gehweg.

2.2.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Planungsbereich sind Leitungen unterschiedlicher Leitungsträger vorhanden. Erforderliche Leitungsverlegungen werden vor Baubeginn vorgenommen.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz, Allgemeines

Der umzubauende Bereich umfasst die Nebenflächen der Drosselstraße, der Fuhlsbüttler Straße und der Krüsisstraße sowie die endgültig bauliche Herstellung der Massaquoipassage. Maßnahmen im Fahrbahnbereich beschränken sich lediglich auf notwendige bauliche Anpassungen.

Für die Massaquoipassage liegt eine abgestimmte Freiraumplanung aus dem Bauvorhaben des westlichen Nachbarn – [REDACTED] – vor, die in der hiesigen Planung übernommen wurde. Für die Umgestaltung des Vorplatzes vor den Bestandsgebäuden im Eckbereich Krüsisstraße/Fuhlsbüttler Straße wurde das Freiraumplanungsbüro [REDACTED] beauftragt.

Mit Umsetzung der Planung sollen die Ziele des Sanierungskonzeptes „Barmbek-Nord S1“ endgültig erreicht werden. Die Planung stellt den Lückenschluss zwischen den umliegend bereits fertiggestellten Flächen dar.

Die Straßenplanung erfolgt entsprechend den aktuell geltenden Regelwerken sowie der für die Freie und Hansestadt Hamburg geltenden ReStra.

3.2 Einzelheiten der Planung

3.2.1 Allgemeines

Die Nebenflächen werden, wie in den Leitdetails des Sanierungsgebietes Barmbek Nord S1 festgelegt, i. W. mit Betonsteinen im Pflastermaß (B/T/H) 37,5/15/12 cm befestigt, die im doppelten Fischgrätverband verlegt sind.

Die Massaquoipassage soll im Rahmen des Umbaus endgültig baulich hergestellt werden. Im Endzustand wird sie eine Breite von mindestens 13,20 m aufweisen. Der westliche Abschnitt wurde bereits im Zuge des Neubaus der [REDACTED] hergestellt, der östliche Ausbauabschnitt der Passage fungiert derzeit als Baustelleneinrichtungsfläche und ist provisorisch mit Asphalt befestigt. Dieser soll im Zuge der Bauarbeiten ausgebaut und endgültig hergestellt werden.

Die Befahrung der Passage mit schweren Fahrzeugen (> 7,5 t) wird durch Beschilderung untersagt. Die Zufahrt in die Passage erfolgt ausschließlich aus Richtung Krüsisstraße. Die Zufahrt für den Anlieferverkehr zur Passage ist grundsätzlich zeitlich (von 8 bis 11 Uhr) und gewichtsmäßig (bis max. 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht) beschränkt.

Die Überfahrt von der Massaquoipassage in die Drosselstraße wird optisch bzw. baulich nicht gesondert hervorgehoben, um den Vorgaben des Sanierungsgebietes nachzukommen. Der Ausbau des Oberbaus erfolgt, gem. RStO und ReStra und orientiert sich gestalterisch an den bereits hergestellten Flächen in der Fuhlsbüttler Straße. An der Drosselstraße ist eine in Fahrtrichtung rechts beschränkte Ausfahrt vorgesehen.

Obwohl im Knotenpunktbereich Fuhlsbüttler Straße/Drosselstraße und der nördliche, bereits ausgebaute Teil der Fuhlsbüttler Straße die Einfassung der Nebenflächen mit einer Hamburger Kante hergestellt worden ist, wird diese in der vorliegenden Planung nicht eingebaut. Um ein einheitliches Stadtbild herzustellen, ist analog zur Ostseite der Fuhlsbüttler Straße im gesamten Plangebiet ein Granithochbordstein vorgesehen.

Aufgrund der hohen Belastung durch LKW soll die Anlieferungszufahrt im Bereich des Neubaus in der Krüsisstraße abweichend mit sandfarbenen Wabensteinpflaster aus Beton hergestellt werden.

Die Umgestaltung des Vorplatzes im Knotenpunktbereich der Fuhlsbüttler Straße/Krüsisstraße basiert auf der Freiraumplanung des [REDACTED]. Die Gehwegfläche wird vor den Bestandsgebäuden insgesamt angehoben, um künftig einen barrierefreien Zugang zu allen Eingängen zu gewährleisten. Nach aktuellem Planungsstand ist zur Überwindung des vorhandenen Höhenunterschiedes in der Krüsisstraße die Anordnung von zwei Sitzstufen vorgesehen, die in Basanit hergestellt werden sollen und somit gestalterisch auf das Sanierungskonzept abgestimmt sind. Über eine integrierte 4-stufige Treppenanlage kann der vorhandene Höhenunterschied von Fußgängern überwunden werden.

Aufgrund des starken Gefälles wird am Ende der Stufenanlage ein Abschlusselement vorgesehen. Die finale Ausgestaltung befindet sich derzeit noch in der Abstimmung zwischen den betroffenen Dienststellen und Planern. Das Element wird sich jedoch über den Bereich erstrecken, in dem baulich sonst keine regelkonformen Quergefälle herbeigeführt werden können.

Der vorhandene private Müllentsorgungsstandort an der Krüsisstraße wird entfernt. Die Planungen für einen neuen Standort im Kellergeschoss des Gebäudes befinden sich derzeit in Abstimmung und sind nicht Bestandteil dieser Verschickung. Ein Ersatz im öffentlichen Straßenraum ist aufgrund einer fehlenden Nutzungsgenehmigung nicht vorgesehen. Der gesamte Vorplatz wird durch die neue Anordnung offener gestaltet.

Die großformatige Treppenanlage auf öffentlichem Grund findet ihre Fortsetzung in der privaten Winkelstützwand aus anthrazitfarbenen Betonfertigteilen. Die Farbgebung wurde mit dem Investor und dem Bezirksamt/LSBG abgestimmt, um eine einheitliche Gestaltung der Flächen herbeizuführen. Zwischen den beiden Stützwänden befindet sich die Anlieferzufahrt für den Neubau.

3.2.2 Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind von der vorliegenden Planung nicht betroffen.

3.2.3 Fußgänger- und Radverkehr

In der Fuhlsbüttler Straße steht für den Fußgängerverkehr auf der Westseite ein Gehweg in einer Breite zwischen 3,50 und 4,00 m zur Verfügung, gehwegbegleitend wird ein Radweg in einer Breite von 1,625 m hergestellt. Eine optische Trennung des Gehweges vom Radweg, erfolgt mit Pflastersteinen aus Basanit, analog zur nördlichen, entsprechend des Sanierungskonzepts hergestellten Fuhlsbüttler Straße. Die Gehwege werden mit sandsteinfarbenen Pflastersteinen und die Radwege mit anthrazitfarbenen Pflastersteinen aus Beton hergestellt.

Der Gehweg in der Drosselstraße wird in einer Breite von ca. 6,50 m mit sandsteinfarbenen Pflastersteinen aus Beton hergestellt. Für den Radverkehr besteht bereits eine Radverkehrsanlage mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.

Der Gehweg in der Krüsisstraße wird entlang der auf Privatgrund geplanten Stützwand in einer Breite von 1,65 m mit sandsteinfarbenen Pflastersteinen aus Beton hergestellt. Der Radverkehr fährt in der Krüsisstraße, wie im Bestand, auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Das Radfahren entgegen der Einbahnstraße bleibt auch künftig aufgrund des Busverkehrs nicht gestattet.

Die Trennung des öffentlichen Grundes zu den Privatgrundflächen in der Krüsisstraße, der Massaquoipassage und in der Drosselstraße erfolgt optisch mit anthrazitfarbenen rechteckigen Basanitsteinen im Maß 14,7/14,7/12 cm, wie im übrigen Verlauf der Fuhlsbüttler Straße. Die Überfahrt von der Massaquoipassage in die Drosselstraße ist mit einer anthrazitfarbenen Läuferreihe optisch vom sandsteinfarbenen Betonsteinpflaster eingefasst.

3.2.4 Barrierefreiheit

Die Belange der Barrierefreiheit werden im überplanten Bereich berücksichtigt.

Zur besseren Erkennbarkeit werden die Querungen über die Krüsisstraße im Verbindungsbereich der Massaquoipassage und der U- und S-Bahnhof sowie im Kreisverkehrsbereich Fuhlsbüttler Straße/Krüsisstraße/Pestalozzistraße mit Bodenindikatoren ausgestattet, die sich optisch und taktil vom Gehwegpflaster unterscheiden.

Im Knotenpunktbereich Drosselstraße/Fuhlsbüttler Straße sollen ergänzend die an der Verkehrsinsel westlich vorhandenen taktilen Leitelemente und Bordsteinhöhen entsprechend der neu geplanten getrennten Querung angeglichen werden.

Die einzelnen Bodenindikatoren sind im Lageplan dargestellt.

Im Bereich der Querungsmöglichkeit für Sehbehinderte soll die Bordkante auf 6 cm, im Bereich für Gehbehinderte auf 0 cm abgesenkt werden.

Der bauliche Radweg auf der westlichen Nebenfläche der Fuhlsbüttler Straße wird durch einen 4-reihigen Kleinpflasterstreifen analog zur nördlichen Fuhlsbüttler Straße vom Gehweg abgegrenzt.

3.2.5 Öffentliche Beleuchtung

In der Krüsisstraße ist im Zulauf zum Kreisverkehr eine Adaptionstrecke von rd. 100m vorgesehen. Die Peitschenmasten sind in der nördlichen Nebenfläche angeordnet.

In der Massaquoipassage werden die Sondermasten XXXXXXXXXX analog zur Piazzetta aufgestellt.

3.2.6 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt wie im Bestand über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel.

3.2.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bereich des Busbahnhofes Barmbek bleiben die Haltestellen für den ÖPNV in Anzahl und Lage erhalten. Sie sind von der Planung nicht betroffen.

3.2.8 Ruhender Verkehr

Der in der Fuhlsbüttler Straße vorhandene Längsparkstreifen wird zurückgebaut. Stattdessen wird hier eine allgemeine Lieferzone angeordnet, die zur Anlieferung der örtlichen Geschäfte jedoch auch zum Aussteigen von Hotelgästen genutzt werden kann. Die Ausgestaltung der allgemeinen Lieferzone wurde mit dem zuständigen Polizeikommissariat abgestimmt. Der barrierefreie Parkstand bleibt erhalten, wird jedoch den aktuellen Regelwerken entsprechend ausgebaut.

Insgesamt werden 21 Fahrradanhänger im Planungsbereich aufgestellt. Davon befinden sich 16 in der Massaquoipassage und 5 entlang der Fuhlsbüttler Straße. Die auf der Platzfläche vor der Apotheke vorhandenen Vorderradhalter werden zu Gunsten der Neugestaltung des Vorplatzes entfernt.

3.2.9 Wegweisende Beschilderung/Ausstattung

Die Litfaßsäule in der südwestlichen Nebenfläche des Knotenpunktbereiches Drosselstraße/Fuhlsbüttler Straße verbleibt an ihrem Standort.

Die Litfaßsäule und der vorhandene Stromkasten, die sich in der Nebenfläche auf der Nordwestseite im Knotenpunktbereich Fuhlsbüttler Straße/Krüsisstraße befinden, werden im Zuge der Baumaßnahme versetzt. Ein neuer Standort der Litfaßsäule wird parallel zu dieser Planung mit dem Unternehmen abgestimmt. Die in den Grünflächen vorhandenen Eichenspaltpfähle werden entfernt. Ein Ersatz ist aktuell nicht vorgesehen.

3.2.10 Straßenbegleitgrün

Bereits über die Freiraumplanung zum Bauvorhaben der [REDACTED] ist in der Massaquoipassage die Herstellung einer neuen Bauminsel vorgesehen. Die Umsetzung soll mit dem endgültigen Umbau der Passage realisiert werden. Die konkreten Bedürfnisse an den Baumstandort werden mit den zuständigen Dienststellen im weiteren Verfahren abgestimmt.

Die 3 südlichen Straßenbäume an der Fuhlsbüttler Straße bleiben erhalten. In der nördlichen Baumscheibe wird nach Beendigung der hochbaulichen Maßnahmen ein neuer Baum gepflanzt.

Zwei weitere Bäume sollen in der Krüsisstraße auf Privatgrund neu gepflanzt werden.

3.2.11 Kampfmittel

Die Auszüge aus dem Kampfmittelkataster vom 11.11.2014 und vom 15.09.2016 liegen vor.

Die Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung anhand historischer Aufnahmen der Alliierten aus dem II. Weltkrieg ergab, dass auf den im Lageplan dargestellten Flächen der allgemeine Verdacht auf Bombenblindgänger durch Trümmerflächen besteht.

Nach § 6 KampfmittelVO sind geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind.

4 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Die Straßenbaumaßnahmen finden überwiegend in den Nebenflächen statt. Beeinträchtigungen anderer Straßenbaumaßnahmen oder auch des Busverkehrs sind nicht bzw. nur in geringem Umfang zu erwarten.

5 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage ist der rechtsgültige Bebauungsplan Barmbek Nord 17. Die Planung erfolgt innerhalb der dort festgesetzten Straßenbegrenzungslinien.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Ein Grunderwerb ist zur Realisierung der Baumaßnahme nicht erforderlich.

6.2 Kosten und Finanzierung / Wirtschaftlichkeit

Die im Rahmen der Maßnahmen herzustellenden Nebenflächen dienen dem gestalterischen Lückenschluss im Sanierungsgebiet Barmbek-Nord S1. Die Nebenflächen werden durch das laufende Hochbauvorhaben stark in Mitleidenschaft gezogen. Nach Fertigstellung des Hochbaus sollen sie entsprechend der gestalterischen Leitdetails im Sanierungsgebiet wiederhergestellt werden. Zudem wird im Eingangsbereich des künftigen Hotels eine neue allgemeine Lieferzone eingerichtet.

Als Synergieeffekt werden die Nebenflächen vor den Bestandsgebäuden in der Fuhlsbüttler Straße/Krüsistraße mit erneuert, so dass ein einheitliches Stadtbild entsteht. Dieser Bereich bildet quasi das „Tor zur Fuhle“ bzw. das „Tor zum Sanierungsgebiet“.

Die Kosten für die Wiederherstellung der Nebenflächen vor dem Neubau werden vollständig vom Vorhabenträger, [REDACTED] und [REDACTED] getragen. Die Wegebaumaßnahmen vor den Bestandsgebäuden erfolgen durch die Freie und Hansestadt Hamburg. Für die geplanten Umbaumaßnahmen wird zwischen dem Vorhabenträger und der FHH ein öffentlich-rechtlicher Vertrag gem. § 13 (5) HWG geschlossen.

Die Baukosten werden vorläufig auf ca. [REDACTED] - € (inkl. MwSt.) geschätzt.

6.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Bauausführung erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer - Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen - S2 - bzw. Fachbereich Baudurchführung - S3 -.

7 Terminierung der Planung und Bauausführung

Der voraussichtliche Baubeginn für die Herstellung der Nebenflächen ist für Herbst 2019 vorgesehen.

Verfasst:

Hamburg, den 18.12.2018

[REDACTED]
[REDACTED]